



A36-WP/353

P/51  
26/9/07

## **36-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ**

### **ПЛЕНАРНОЕ ЗАСЕДАНИЕ**

#### **ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ДОКЛАДА ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ И ДОКЛАД ПО ПУНКТАМ 7, 8, 39 И 40 ПОВЕСТКИ ДНЯ**

(Представлено председателем Экономической комиссии)

Прилагаемые общие положения доклада Экономической комиссии и доклад по пунктам 7, 8, 39 и 40 повестки дня утверждены Экономической комиссией. Резолюция 39/1 рекомендуется для принятия на пленарном заседании.

*Примечание. После изъятия данного титульного листа настоящий документ следует поместить в соответствующее место в папку доклада.*

## ДОКЛАД ЭКОНОМИЧЕСКОЙ КОМИССИИ АССАМБЛЕЕ

### Общие положения

1. В период с 24 по 27 сентября 2007 года Экономическая комиссия провела четыре заседания.
2. На 4-м пленарном заседании Ассамблеи председателем Комиссии был избран г-н Р.К. Сингх (Индия). На своем 1-м заседании Комиссия избрала г-на К. Д. Мартинеса (Венесуэла) и г-жу К. Капвепве (Замбия) соответственно первым и вторым заместителями председателя.
3. На одном или более заседаниях Комиссии присутствовали представители от... Договаривающихся государств и ... наблюдателей.
4. Секретарем Комиссии была директор Авиатранспортного управления г-жа Ф. Одутола. Функции заместителя секретаря выполнял г-н Дж. Бегин, заместитель директора Авиатранспортного управления. Обязанности помощника секретаря исполняли г-н О. Магнуссон, г-н О. Назаров, г-жа Дж. Ресяк, г-н М. Сичилиано, г-н Дж. Такер и г-н Я.-Ц. Ван, а г-н Р. Абейратне выполнял обязанности сотрудника по координации.

### Повестка дня и организация работы

5. Были рассмотрены пункты 7, 8, 39, 40, 41, 42, 43 и 44, переданные Комиссии пленарным заседанием:
  - Пункт 7. Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2004, 2005 и 2006 годы
  - Пункт 8. Бюджет по программам на 2008, 2009 и 2010 годы
  - Пункт 39. Упрощение формальностей
  - Пункт 40. Регулирование международных воздушных перевозок
  - Пункт 41. Регулирование предоставления аэропортового и аэронавигационного обслуживания
  - Пункт 42. Прочие вопросы воздушного транспорта
  - Пункт 43. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта
  - Пункт 44. Резолюции Ассамблеи, подлежащие сведению воедино или аннулированию
6. Документация, рассмотренная Комиссией, перечислена в добавлении к настоящему докладу по пунктам повестки дня. Комиссия выполняла всю работу, заседа в полном составе. Информация о действиях, предпринятых Комиссией в отношении каждого пункта повестки дня, приводится отдельно в нижеследующих пунктах.

**Пункт 7 повестки дня. Годовые доклады Совета Ассамблее за 2004, 2005 и 2006 годы**

7.1 На своем 1-м заседании Экономическая комиссия рассмотрела годовые доклады Совета за 2004, 2005 и 2006 годы и дополнение за первые 6 мес 2007 года, которые были переданы Комиссии пленарным заседанием для рассмотрения тех разделов, которые относятся к сфере ее компетенции.

7.2 Комиссия отметила, что соответствующими главами годовых докладов являются главы 1 и 2, содержащие информацию о ИКАО и основных событиях за каждый год, а также глава 3, посвященная основным тенденциям и событиям в ИКАО в сфере воздушного транспорта. Также к ее компетенции относится глава 4, рассказывающая о проектах, которым уделялось особое внимание в отчетном году.

7.3 Комиссия также отметила, что деятельность ИКАО в области воздушного транспорта включала текущую работу по экономике воздушного транспорта, совместному финансированию, статистике, прогнозированию и упрощению формальностей в дополнение к работе по авиационной безопасности, охране окружающей среды и предоставлению поддержки Международному механизму финансирования в целях авиационной безопасности (ММФБП), которая рассматривается Исполнительным комитетом.

---

**Пункт 8 повестки дня. Бюджет по программам на 2008, 2009 и 2010 годы**

8.1 На своем 1-м заседании Экономическая комиссия рассмотрела бюджет по программам на 2008–2010 гг., переданный Комиссии пленарным заседанием для изучения тех разделов, которые представляют для нее интерес или относятся к сфере ее компетенции.

8.2 Комиссия отметила, что настоящий бюджет ориентирован на конкретные результаты. Прямое отношение к работе Комиссии имеют положения стратегической цели В.2 об улучшении соблюдения стандартов по упрощению формальностей в отношении пересечения границы, в том числе относящихся к машиночитываемым проездным документам, стратегической цели D.4 о либерализации в сфере регулирования воздушного транспорта и эффективности управления инфраструктурой и стратегической цели С.1 о надлежащей идентификации, обоснованной количественной оценке воздействия авиации на окружающую среду и принятии надлежащих мер для устранения этих последствий.

8.3 В отношении цели В.2 Комиссия отметила активизацию деятельности по мере внедрения технических средств для повышения аутентичности и автоматизации обработки проездных документов, указав на связанное с этим увеличение потребностей Секретариата в ресурсах для выполнения этой цели в условиях ограничений в бюджете Регулярной программы.

8.4 Комиссия также отметила наличие ограничений по ресурсам в связи с выполнением цели D.4 и цели С *"Охрана окружающей среды. Сводить к минимуму неблагоприятное воздействие гражданской авиации на окружающую среду во всем мире"*, в связи с чем Секретариат вынужден обращаться с просьбой о взносах, включая взносы в натуральном выражении, к государствам-членам в качестве временной меры для получения требуемых ресурсов в предстоящем трехлетии.

**Пункт 39 повестки дня. Упрощение формальностей**

39.1 На своем 1-м заседании Комиссия рассмотрела ход осуществления программы упрощения формальностей после предыдущей сессии Ассамблеи на основе двух докладов Совета: первого, посвященного обеспечению сохранности и целостности паспортов (WP/18), и второго, касающегося предотвращения интродукции инвазивных чужеродных видов (WP/19). Кроме того, еще три документа были представлены государствами: WP/145 (Revision 1), 168 и 213.

39.2 Для удобства рассмотрения рабочие документы были сгруппированы под следующими рубриками: обеспечение сохранности и целостности паспортов и других проездных документов, предотвращение интродукции инвазивных чужеродных видов и руководство по упрощению формальностей.

**Обеспечение сохранности и целостности паспортов**

39.3 Комиссия рассмотрела три рабочих документа, касающихся обеспечения сохранности и целостности паспортов и других проездных документов. Комиссия заслушала устный доклад о работе, проделанной Организацией после предыдущей сессии Ассамблеи.

39.4 В документе WP/18 Совет представил доклад о ходе выполнения резолюции A35/18 (добавление D, раздел III "*Международное сотрудничество в обеспечении сохранности и целостности паспортов*"), основные положения которого изложены в пп. 39.5–39.10.

39.5 Поправка 19 к Приложению 9, принятая в марте 2005 года, включает, в частности, Стандарты, требующие, чтобы Договаривающиеся государства к 1 апреля 2010 года выдавали только машиночитываемые паспорта (МСП).

39.6 В сентябре 2006 года было опубликовано 6-е издание части I "*Машиночитываемые паспорта*" документа Doc 9303, в том II которой определяются стандарты электронного паспорта, подлежащие использованию во всем мире.

39.7 В качестве одного из четырех условий для выпуска электронных паспортов был оговорен специализированный проект Директории открытых ключей (ДОК) для защиты подписанных данных, содержащихся в этих паспортах, от подделки или несанкционированного изменения. В мае 2005 года Совет подтвердил целесообразность разработки Директории открытых ключей (ДОК), которая будет распределять открытые ключи электронных паспортов. В марте 2007 года вступил в силу одобренный Советом Меморандум о взаимопонимании относительно участия в ДОК. В марте 2007 года в Штаб-квартире ИКАО был открыт офис ДОК, оснащенный средствами защиты.

39.8 Для оказания помощи государствам, еще не начавшим выдавать МСП, ИКАО создала проект всеобщего введения машиночитываемых проездных документов (ВВМСПД), нацеленный на такое введение до наступления крайнего срока, каковым является апрель 2010 года. В 2005 и 2006 годах помощь была оказана 12 государствам, а на трехлетний период 2008–2010 годов планируется ежегодное проведение десяти командировок в государства.

39.9 В рамках проекта ВВМСПД Секретариат организовал ряд информационно-ознакомительных мероприятий, включая два всемирных симпозиума по МСПД/биометрии, на которых были развернуты выставки. Третий Симпозиум будет проведен 1–3 октября 2007 года. В течение последних трех лет ИКАО также приняла участие в организации ряда региональных конференций, семинаров и практикумов по этой тематике.

39.10 Наконец, Секретариат создал специализированный веб-сайт и два раза в год выпускает тематический журнал в целях информирования государств о вопросах выпуска машиносчитываемых проездных документов.

39.11 Комиссия предложила Совету и государствам-членам продолжать работу по обеспечению сохранности и целостности паспортов, рассматривая это направление как высокоприоритетное.

39.12 В документе WP/213, представленном Колумбией, признается необходимость разработки типовых учебных материалов для персонала, работающего со считывающими устройствами для машиносчитываемых проездных документов (МСПД), в свете принятых ИКАО требований о выдаче всеми Договаривающимися государствами машиносчитываемых паспортов с 1 апреля 2010 года.

39.13 Для реализации этого проекта было предложено подготовить целевые комплекты учебных материалов с использованием стандартной методологии ТРЕЙНЭР ИКАО.

39.14 Комиссия поддержала это предложение и обратилась к Совету с просьбой поручить Секретариату подготовить план разработки комплектов учебных материалов по тематике МСПД с использованием методики ТРЕЙНЭР.

39.15 В документе WP/168 (информационный документ), представленном Китаем, рассказывается о проделанной в Китае работе по выпуску машиносчитываемых паспортов (МСП) и о перспективах использования электронных паспортов в Китае.

### **Предотвращение интродукции инвазивных чужеродных видов**

39.16 В документе WP/19 Совет представил доклад о выполнении резолюции A35-19 *"Предотвращение интродукции инвазивных чужеродных видов"*.

39.17 Комиссия заслушала представленный Секретариатом устный доклад о подготовленном недавно Глобальной программой по инвазивным видам (ГПИВ) проекте инструктивного материала по предотвращению интродукции инвазивных чужеродных видов (IAS) на основе информации "о наилучшей практике", которая была получена от государств в ответ на письмо государствам, разосланное ИКАО в январе 2005 года.

39.18 Комиссия согласилась представить пленарному заседанию для принятия резолюцию 39/1, которая заменит резолюцию A35-19.

### **Резолюция 39/1. Предотвращение интродукции инвазивных чужеродных видов**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что мировое сообщество все в большей степени осознает угрозу биологическому разнообразию, создаваемую инвазивными чужеродными видами,

*принимая во внимание,* что международные перевозки, включая гражданские воздушные перевозки, представляют собой один из возможных путей интродукции инвазивных чужеродных видов,

*принимая во внимание,* что Конвенция о биологическом разнообразии, Глобальная программа по инвазивным видам и другие межправительственные и неправительственные международные организации в настоящее время разрабатывают способы эффективной оценки и решения проблемы чужеродных видов, которые представляют собой угрозу экосистемам, средам обитания и видам,

1. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства содействовать усилиям друг друга по сокращению опасности интродукции, посредством гражданских воздушных перевозок, потенциально инвазивных чужеродных видов в районы за пределами их естественных ареалов;

2. *порукает* Совету ИКАО продолжать работать в этой области с соответствующими организациями;

3. *заявляет,* что настоящая резолюция заменяет резолюцию A35-19.

### **Руководство по упрощению формальностей**

39.19 Комиссия рассмотрела документ WP/145, Revision 1, представленный Латиноамериканской комиссией гражданской авиации (ЛАКГА), в котором рассказывается о новой совместной программе работы в рамках ЛАКГА для координации вопросов упрощения формальностей и безопасности (FAL/AVSEC). В документе предлагается опубликовать справочник или руководство по упрощению формальностей, которые могли бы стать важным подспорьем в работе по различным направлениям, связанным с упрощением формальностей в воздушном транспорте.

39.20 Членов Комиссии информировали о том, что подготавливается руководство по упрощению формальностей, работа над которым, как ожидается, будет завершена к концу 2008 года.

— — — — —

**Пункт 40 повестки дня. Регулирование международных воздушных перевозок**

40.1 Для упрощения рассмотрения Комиссия разделила этот пункт повестки дня на следующие три темы: доклад Совета и ключевые вопросы; другие вопросы регулирования; и внешние факторы, влияющие на гражданскую авиацию.

**Доклад Совета и ключевые вопросы**

40.2 В документе WP/16 Совет доложил Ассамблее о той серьезной работе, которая была проделана ИКАО после предыдущей сессии Ассамблеи в области экономического регулирования международного воздушного транспорта, и представил краткий обзор тенденций и событий в отрасли, связанных с регулированием. При проведении оценки будущего в этом документе были определены семь основных вопросов, требующих внимания, а именно: торговля услугами, переговоры о воздушном сообщении с участием групп государств, связанные с безопасностью полетов и авиационной безопасностью аспекты либерализации, владение авиакомпаниями и контроль за их деятельностью, участие и добросовестная конкуренция, интересы потребителей и налогообложение. Далее в нем был представлен план действий Организации на следующий трехлетний период, а Ассамблее было предложено одобрить этот план и просить Договаривающиеся государства сотрудничать с ИКАО и оказывать поддержку ее деятельности в этой области.

40.3 В документе WP/281 Куба рассмотрела вопрос о торговле услугами, представив анализ предлагаемого изменения приложения об авиатранспортных услугах к Генеральному соглашению о торговле услугами (ГАТС), которое в настоящее время обсуждается в рамках Всемирной торговой организации (ВТО), а также последствий этого для развивающихся стран. Куба выразила мнение о том, что ИКАО и впредь должна выполнять функции той международной организации, которая будет заниматься всеми аспектами гражданской авиации, и что предлагаемое расширение приложения к ГАТС об аэротранспортных услугах противоречит интересам Договаривающихся государств.

40.4 В документе WP/267 от имени государств – членов Арабской комиссии гражданской авиации (АРКГА) Египет поднял вопрос о налогообложении авиационного топлива в рамках международного авиационного обслуживания и выразил свою обеспокоенность в связи с воздействием такого налогообложения на увеличение объемов воздушных перевозок. АРКГА призвал ИКАО заняться этим вопросом и настоятельно призвал государства выполнять соответствующие положения Чикагской конвенции и придерживаться политики ИКАО в области налогообложения.

40.5 В документе WP/194 Панама отметила глобальную тенденцию либерализации доступа на рынки, а также некоторые препятствия, которые могут ограничить преимущества для недостаточно развитых стран. Панама призвала государства устранить ограничения в отношении прав на перевозку, за исключением каботажных, применять более гибкий подход в отношении требований, предъявляемых к владению национальных авиакомпаний и их деловой деятельности, а также проводить либерализацию в соответствии с рекомендациями Пятой Всемирной авиатранспортной конференции ИКАО (ATConf/5).



40.6 В документе WP/227 Саудовская Аравия обратила внимание на те изменения, которые происходят наряду с тенденцией к либерализации, и рассмотрела некоторые возможные пути внедрения норм и гарантий конкуренции в условиях либерализации.

40.7 В документе WP/228 Саудовская Аравия кратко сообщила о прогрессе, достигнутом в области либерализации после Пятой Авиатранспортной конференции, включая появление ряда региональных блоков. Она высказала мнение о том, что в настоящее время существует реалистичный вариант создания многосторонних рамок регулирования на глобальном уровне взамен двусторонней системы.

40.8 В документе WP/104 Международная федерация работников транспорта (МФТ) рассмотрела вопрос о рамках деятельности гражданской авиации в Африке. В этом документе получила признание необходимость учитывать региональные аспекты в создании сильной авиационной отрасли, были проанализированы проблемы, стоящие перед авиацией в Африке, и были вынесены некоторые рекомендации относительно развития авиатранспортной отрасли в этом регионе.

40.9 В документе WP/107 МФТ заявила о том, что выгоды либерализации регулирования владения и контроля вызывают сомнения и что недостаточно рассмотрены возможные экономические проблемы. Было высказано мнение о том, что либерализация создает угрозу ослабления связи между эксплуатацией воздушных судов, их безопасностью и экономическим контролем в результате формализации целого ряда различных стандартов назначения и полномочия. Кроме того, нужно рассмотреть оговорки в отношении воздействия этого процесса на суверенитет и способность защищать национальные интересы.

40.10 В документе WP/102 Всемирная туристская организация (ЮНВТО) обратила внимание на взаимосвязь между либерализацией воздушного транспорта и развитием туризма. Она содействует либерализации регулирования путешествий и туризма "ответственным" образом в целях достижения равновесия между экологическими, экономическими и социально-культурными аспектами рационального развития туризма. ЮНВТО высказала мнение о том, что несостыковка между открытым туристическим рынком и запутанной системой регулирования воздушного транспорта препятствует как развитию, так и достижению равновесия. Для обеспечения максимальных преимуществ туризм и политика в области авиации должны идти рука об руку. ЮНВТО призвала государства и ИКАО содействовать такому развитию режимов экономического регулирования, которое могло бы выходить за рамки узких отраслевых интересов, либерализовать владение авиакомпаниями и контроль за их деятельностью и работать в рамках Всемирной торговой организации по дальнейшей либерализации воздушно-транспортной отрасли.

40.11 В своем информационном документе WP/177 Китай представил информацию о развитии и достижениях международного воздушного транспорта Китая, а также о некоторых проблемах, стоящих перед ним, включая воздействие быстрого роста на безопасность полетов, инфраструктуру, людские ресурсы и правовые рамки. Для решения этих проблем китайское правительство и впредь будет проводить политику активного, постепенного, упорядоченного и гарантированного открытия своего рынка международных воздушных перевозок.

40.12 В информационном документе WP/142 Индия уделила основное внимание тем инициативам, которые были предприняты правительством за последние годы в целях повышения связанности с различными международными пунктами назначения, включая проведение

либеральной политики в двусторонних переговорах по авиационному обслуживанию, смягчение требований к выполнению туристических чартерных рейсов и дерегуляцию тарифного режима.

40.13 В своем информационном документе WP/79 Пакистан поделился своим опытом либерализации и рассказал о своей политике в области авиации. Результаты либерализации оказались смешанными. Хотя конкуренция на внутренних и международных маршрутах привела к снижению цен и повышению связности, политика разрешения неограниченной эксплуатации арендуемых с экипажем воздушных судов иностранной регистрации привела к снижению уровня безопасности полетов и социальному демпингу наряду с затруднением роста авиационной отрасли. Пакистан высказал мнение о том, что в своих инициативах по либерализации Договаривающиеся государства должны руководствоваться соображениями безопасности полетов, авиационной безопасности и развития людских ресурсов конкретной страны.

40.14 В информационном документе WP/282 Латиноамериканская комиссия гражданской авиации (ЛАКГА) представила обзор прогресса, достигнутого в области либерализации воздушного транспорта в Латиноамериканском регионе в соответствии с Декларацией и результатами Пятой Авиатранспортной конференции и со стратегическими целями ИКАО, а также работы, проделанной ЛАКГА.

40.15 При рассмотрении доклада Совета в документе WP/16 Комиссия выразила удовлетворение работой, которая проделана ИКАО после предыдущей сессии Ассамблеи. Высказывалась широкая поддержка необходимости решить основные вопросы, определенные в докладе, а также плана будущей деятельности Организации на предстоящий трехлетний период. Комиссия утвердила предложенные действия Совета.

40.16 Рассматривая тенденции и события, Комиссия отметила, что в области либерализации государствами достигнут значительный прогресс и что многие государства использовали политику и инструктивные материалы, разработанные ИКАО, например типовые соглашения о воздушном сообщении. Однако многие задачи еще предстоит решить. Решительную поддержку получила идея о том, чтобы ИКАО и впредь играла руководящую роль в области либерализации. Подчеркивалось большое значение того, чтобы государства выполняли существующие рамочные положения ИКАО по либерализации. Наряду с этим следует рекомендовать государствам делиться с авиационным сообществом своим опытом в области либерализации, включая новые или новаторские подходы при решении проблем регулирования (например, в отношении совместного использования кодов).

40.17 При обсуждении темы торговли услугами высказывалась решительная поддержка в пользу того, чтобы ИКАО и впредь выполняла руководящие функции в отношении определения "дорожной карты" либерализации, как это намечено в резолюции Ассамблеи А35-18 о политике ИКАО в области воздушного транспорта. При рассмотрении вопроса о приложении к ГАТС об авиатранспортных услугах большинство указало, что было бы преждевременным распространять действие этого приложения так, как это предложено некоторыми членами ВТО. Однако ряд членов Комиссии сочли, что такое распространение приложения на другие авиатранспортные услуги, например на наземное обслуживание, может быть ценным в будущем. Было предложено, чтобы ИКАО провела исследование плюсов и минусов различных путей либерализации, включая распространение действия этого приложения, на благо Договаривающихся государств ИКАО.

40.18 Что же касается предложения в документе WP/228 рассмотреть вопрос о разработке глобального многостороннего соглашения о воздушном обслуживании, то некоторая поддержка высказывалась в пользу распространения либерализации за рамки двустороннего или регионального подхода ввиду того, что во многих частях мира имела место широкая либерализация. Однако, признавая, что это может быть желательной целью в долгосрочной перспективе, другие члены Комиссии высказали точку зрения о том, что из-за различных темпов и степени либерализации в различных государствах еще не созрели условия на данном этапе для глобального соглашения. Тем не менее высказывалось мнение о том, что ИКАО может быть полезно разработать своего рода глобальные количественные показатели для оценки степени либерализации, что может содействовать ускорению и облегчению процесса либерализации.

40.19 Комиссия приняла к сведению различные точки зрения, выраженные в рабочих документах относительно либерализации владения авиакомпаниями и контроля за их деятельностью. С учетом работы и инструктивных материалов ИКАО в этой области широкую поддержку получило мнение о том, что государства должны гибко подходить к решению этого вопроса ввиду необходимости расширения доступа к иностранному капиталу, прежде всего в том, что касается развивающихся стран, необходимости обеспечения норм безопасности полетов на воздушном транспорте, а также более широких интересов национального развития. Наряду с этим, в некоторых государствах и регионах внедрены новые или альтернативные подходы, которые могут оказаться полезными для других. Комиссия пришла к выводу о том, что либерализация в этой области должна определяться самими государствами в соответствии с конкретными потребностями и обстоятельствами, с должным учетом соответствующих инструктивных материалов ИКАО и с уделением первостепенного внимания обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности.

40.20 По вопросу о добросовестной конкуренции некоторую поддержку получило предложение в документе WP/227, предусматривающее разработку глобальных общих норм конкуренции, поскольку это приобретает все большее значение для обеспечения участия, стабильного развития и добросовестной конкуренции в условиях либерализации. Признавая важность этого вопроса, некоторые члены указали, что из-за различных правовых систем и режимов конкуренции, применяемых в государствах, на данном этапе было бы трудно выработать комплекс глобальных общих норм конкуренции. Отмечая, что у ИКАО есть некоторые инструктивные материалы и что существует ряд вариантов решения этого вопроса, было высказано предложение о том, чтобы государства занимались этой проблемой так, как они сочтут нужным, например посредством гармонизации на региональном уровне или соглашений о сотрудничестве между государствами.

40.21 Широкую поддержку получило предложение в документе WP/267 об исключении налогов на авиационное топливо в международном авиационном обслуживании в соответствии с политикой ИКАО по вопросу о налогообложении в области международных воздушных перевозок.

#### **Другие вопросы регулирования**

40.22 В документе WP/99 Австралия подчеркнула важность обеспечения транспарентности в соглашениях о воздушном сообщении. По мнению Австралии, предоставление доступа к информации, касающейся соглашений о воздушном сообщении, будет способствовать более деятельному участию авиационного сектора, расширению сообщества участников

воздушных перевозок, упрощению торговли и развитию сектора. Был изложен ряд предложений, предусматривающих принятие государствами и ИКАО обязательств по повышению транспарентности в области воздушных сообщений.

40.23 В своем документе WP/105 МФТ выразила мнение о том, что государствам следует осторожно подходить к вопросу о дальнейшей либерализации воздушно-грузовой отрасли, с тем чтобы не допустить создание неблагоприятных конкурентных условий для перевозчиков, выполняющих смешанные грузопассажирские перевозки. Федерация также высказала обеспокоенность возможной передачей вопросов авиагрузовых перевозок в портфель ВТО и высказалась против дальнейшего расширения роли ВТО в данном секторе. Кроме того, МФТ предостерегла против неограниченной либерализации прав на перевозку и поддержала мнение о том, что изменение таких прав должно осуществляться в рамках суверенных соглашений на двустороннем, региональном и многостороннем уровнях на основе взаимности, равновесия преимуществ, защиты общественных интересов и политики поощрения участия всех государств в оказании авиатранспортных услуг.

40.24 В документе WP/106 МФТ указала, что хорошо подготовленные профессиональные кадры являются ключевым компонентом безопасности полетов и авиационной безопасности. Однако процесс либерализации оказал негативное воздействие на условия труда и гарантии работы многих трудящихся, занятых в авиации. Федерация обратила внимание на влияние таких факторов на деятельность отрасли и предложила некоторые пути совершенствования рамок регулирования, включая проактивное вовлечение всех участников.

40.25 В информационном документе WP/65 Азербайджан изложил свою точку зрения, поделился опытом в области совместного использования кодов, включая стандартное временное положение, предназначенное для включения в двусторонние соглашения о воздушном сообщении.

40.26 В своем информационном документе WP/159 Международный союз аэропортов (МСА), Международная ассоциация грузовых авиаперевозок (ТИАКА) и Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА) выразили мнение о том, что грузовые авиаперевозки являются динамичной силой во взаимозависимой глобальной экономике ввиду их жизненно важной роли при обеспечении глобальной торговли и глобальной цепи снабжения. Права на авиагрузовые перевозки следует либерализовать с учетом настоятельной необходимости скорейшей доставки грузов и отдельно от прав на пассажирские перевозки, поскольку здесь речь идет о разных рынках и разных вопросах. По мнению этих организаций, жизненно важной роли грузовых перевозок в глобальной экономике будет лучше всего соответствовать полностью либерализованный доступ к рынкам.

40.27 При рассмотрении вопроса о транспарентности высказывалась широкая поддержка необходимости обмена информацией и транспарентности в отношении авиационного обслуживания. Секретариат представил информацию о деятельности ИКАО в этой области и о возможных будущих усовершенствованиях с учетом, однако, имеющихся бюджетных средств. В отношении предложений в документе WP/99 высказывалось мнение о том, что при рассмотрении других средств повышения транспарентности важно в первую очередь заручиться обязательством государств выполнять свои обязательства по статьям 81 и 83 Чикагской конвенции относительно депонирования в ИКАО своих соглашений о воздушном транспорте и принять во внимание тот факт, что более широкая публикация соглашений о воздушном транспорте внутри государства может способствовать повышению транспарентности.

40.28 Обсуждая вопрос о либерализации авиагрузовых перевозок, Комиссия отметила мнения, представленные в документе WP/105. Многие члены подчеркнули необходимость гибкости при либерализации авиаперевозок, учитывая особые характеристики различных видов обслуживания, например грузовых перевозок, но оставляя на усмотрение государств варианты и темпы либерализации.

40.29 Комиссия также приняла к сведению мнения в документе WP/106 в отношении привлечения участников, включая трудящихся, к процессу либерализации.

### **Внешние факторы, влияющие на гражданскую авиацию**

40.30 В документе WP/280 Куба обратила внимание на последнюю информацию и доказательства экономической, торговой и финансовой блокады Соединенных Штатов Америки против Кубы и о воздействии этих санкций на развитие ее гражданской авиации. Куба предложила, чтобы Ассамблея признала, что такие односторонние санкции являются нарушением принципов Чикагской конвенции, чтобы ИКАО информировала Организацию Объединенных Наций об этом воздействии и чтобы Совету представлялся ежегодный доклад.

40.31 В документе WP/275 Исламская Республика Иран представила информацию об истории санкций, которые были введены Соединенными Штатами Америки против Ирана, и о последних изменениях в этом вопросе и обратила внимание на воздействие таких санкций на безопасность ее гражданской авиации. По ее мнению, торговое эмбарго несовместимо с Чикагской конвенцией и негативно воздействует на безопасность гражданской авиации. Иран просил Ассамблею рассмотреть данный вопрос и принять необходимые меры к отмене таких санкций.

40.32 В документе WP/283 Сирийская Арабская Республика обратила внимание на последствия ограничений, которые некоторые государства ввели против Сирии в связи с приобретением или арендой гражданских воздушных судов и запасных частей к ним, что, по мнению Сирии, является нарушением Чикагской конвенции. Сирия призвала все Договаривающиеся государства действовать в духе Чикагской конвенции и не прибегать к введению ограничений, которые могли бы оказать негативное воздействие на безопасность полетов и безопасность пассажиров и воздушных судов.

40.33 Комиссия приняла к сведению информацию, содержащуюся в документе WP/283, который был представлен Сирией. В ходе последовавшего обсуждения ряд делегаций заявили о своей поддержке позиций Кубы и Ирана, а также действий, предложенных в их документах. По их мнению, эмбарго со стороны Соединенных Штатов имеет негативные последствия с точки зрения безопасности полетов и авиационной безопасности для гражданской авиации этих двух стран. Эмбарго против них влияет на их способность выполнять определенные обязательства в области безопасности полетов по Чикагской конвенции, поскольку они не имеют доступа к воздушным судам, запасным частям и авиационному оборудованию, связанному с безопасностью полетов, а также к технической поддержке для поддержания постоянной летной годности. Хотя данный вопрос имеет политические корни, он рассматривался в основном как вопрос безопасности полетов и техники, то есть вопрос, входящий, следовательно, в компетенцию ИКАО как многостороннего технического учреждения. Они также считали, что он должен быть рассмотрен ИКАО, поскольку речь идет о принципах и положениях Чикагской конвенции. Подчеркнув отсутствие прогресса с прошлой сессии Ассамблеи, когда поднимался этот же вопрос, они

призвали Ассамблею и Совет действовать более эффективным образом при решении этого вопроса.

40.34 С точки зрения Соединенных Штатов, речь здесь идет о щекотливом двустороннем и политическом вопросе в отношениях между соответствующими сторонами, и Соединенные Штаты вправе определять свою собственную и торговую политику. Считая, что рассматривать этот вопрос на Ассамблее несвоевременно и неуместно, Соединенные Штаты высказали мнение о том, что лучше всего было бы решать поставленные в этих документах вопросы посредством добрых услуг Президента Совета. Комментируя документ WP/275, представленный Ираном, Соединенные Штаты указали, что так называемый доклад ИКАО, о котором идет речь в этом документе, содержит неточную информацию. Указанный доклад отражает мнение консультанта, а не оценку, утвержденную ИКАО.

40.35 Поддерживая документы, представленные Кубой и Ираном, делегат Судана также представил информацию о негативном воздействии санкций против Судана, введенных Соединенными Штатами в отношении его гражданской авиации. Представитель Судана выразил мнение о том, что здесь речь идет не просто о двустороннем вопросе, а о вопросе, который может иметь более широкое воздействие на безопасное функционирование международного воздушного транспорта. Судан просил ИКАО или любой другой соответствующий орган вмешаться с тем, чтобы обеспечить безопасность воздушного транспорта и аэронавигации.

40.36 Комиссия признала, что это сложный, деликатный и щекотливый вопрос, по которому имеются твердые позиции с каждой стороны, но который Экономическая комиссия, в частности, не может решить. Поэтому было решено, что в ходе Ассамблеи председатель доведет данный вопрос, включая выраженные в Комиссии мнения, а также обеспокоенность, выраженную Кубой и другими государствами, в связи с отсутствием прогресса, до сведения Президента Совета, чьи "добрые услуги" в этом вопросе ранее использовались.